



BUS935 Advanced Freight Transportation  
Theory (Doctor)

제 10주차 리포트

과 목 : 화물운송론

교수명: 정 성 태 교수님

코 드 :

과 정 : 박사과정 2학기

학생명: 김 경 민

## [ 정기선과 부정기선 ]

### 1. 정기선과 부정기선 특징, 해운동맹, 선박중개인

#### 1) 정기선 해운의 의의와 특징

◆ 정기선 해운의 의의	
해운업은 장기적인 안목에서 자국의 경제활동과 무역규모의 증대에 뒷받침되어야 할 정기선 해운 정책이 중심이 되어 추진되어 왔다. 각국이 장기적인 안목에서 추진하는 해운정책은 다음과 같다.	
① 자국의 정기선항로를 개설하고 적정 선박량을 유지함으로써 자국화주에게 안정적인 운임으로 정기적인 해운서비스를 제공한다.	
② 정기적인 배선에 의해 수출입화물을 적기에 수송함으로써 교역상의 편의를 제공한다	
③ 지속적으로 수송항로를 유지함으로써 당국간의 교역촉진과 경제발전에 기여한다.	
◆ 정기선 해운의 특징	
① 특정항로의 반복운항	② 공공서비스의 제공
③ 고가 서비스	④ 표준화된 계약 서비스
⑤ 운임율의 공시	⑥ 광범위한 조직
⑦ 자본집약산업	

#### 2) 정기선과 부정기선의 차이점

구분	정기선운송	부정기선운송
운항형태	• 규칙성·반복성	• 불규칙성
운송인	• 보통운송인(common carrier) • 공중운송인(public carrier)	• 계약운송인(contract carrier) • 전용운송인(private carrier)
화물의 성격	• 이종화물(완제품, 중간재)	• 동종화물(광석, 곡물, 목재)
화물의 가치	• 고가	• 저가
운송계약	• 선화증권(B/L)	• 용선계약사(charter party)
운임	• 동일운임(동일품목/상이한 화주) • 운임율(tariff) 적용, 운임 높음	• 선박의 수요와 공급에 의해 결정 운임 낮음.
서비스	• 화주의 요구에 따라 조정	• 선주·용선자가 협의 결정
선박	• 고가·구조복잡(컨테이너선)	• 저가·구조단순(벌크선)
조직	• 대형조직(본사 및 해외점소)	• 소형조직

#### 3) 정기선 항로 운항선박

◆ 정기선항로 운항선박	
정기선 서비스를 제공하는 선박은 선박내에 다수의 화주로부터 다양한 종류의 화물을 운송할 수 있도록 설계되어 비교적 고속으로 운항하며, 비교적 가격이 비싼 화물을 운송한다. 그동안 정기선항로에서는 재래 정기선 선박들이 큰 비중을 차지했으나 최근에는 운항효율성이 매우 높은 RORO선, 컨테이너전용선과 다목적선 등이 크게 증가하고 있다.	
정기선 운항선박은 ①재래 정기선 ②표준 다목적선 ③신형 다목적선 ④컨테이너 전용선 ⑤ 냉동 컨테이너선 ⑥LOLO(풀컨테이너)선 ⑦바지선	

◆ 정기선 운항방식

- 단독운항 : 정기선 항로에서 개별선사가 단독으로 필요한 선단을 구성하여 운항스케줄, 기항지 영업정책 등을 독자적으로 결정, 실시하는 것.
- 전략적 제휴운항(Strategic Alliance) :
  - 컨소시움(Consortium): 개별선사가 단독으로 고가의 컨테이너선을 확보하여 운영하는 위험을 분산하기 위한 국제적 자본협력체의 운항형태
  - 공동운항(Joint Venture): 정기선 항로에서 두 개 이상의 선사가 선박을 합작기업형태 공동운항
  - Space Charter : 보상을 받는 조건으로 다른 선사에게 자신의 선박 내 space 일부를 제공하는 공간임대차 계약을 말함.

#### 4) 정기선과 해운동맹

◆ 해운동맹의 개념

해운동맹(Shipping Ring & Shipping Conference)은 특정항로에 정기선을 취항시키고 있는 2개 이상의 정기선사가 상호 독립성을 유지하면서 대내적으로는 과당경쟁의 규제·예방과 운임률의 안정을 기하고, 대외적으로는 독점력을 강화하여 회원사 상호간의 경제적 지위를 항상·유지시킬 목적으로 운임, 기항지와 배선수, 적취비율, 기타 운송조건에 관하여 협정 또는 계약을 체결한 국제해운 카르텔을 말하며, 운임동맹 또는 항로 동맹이라함

◆ 해운동맹의 목적

가맹선사 상호간의 운임, 기항지, 배선수, 적취비율 등을 협정함으로써 부당경쟁을 피하고 비동맹선과의 경쟁에 공동대처하며 일정한 운임률을 안정적으로 유지함으로써 유리한 지위를 찾고자 하는 것이다.

◆ 해운동맹의 종류

- 개방동맹(open conference: 미국식): 주로 북미항로의 여러 동맹이 여기에 해당되며, 동맹에 신규가입을 신청한 선사에 대하여는 배선의사와 능력이 있는 한 모두 가입할 수 있을 뿐만 아니라 그 탈퇴도 쉽게 허용되는 동맹
- 폐쇄동맹(closed conference: 영국식): 주로 유럽항로의 여러 동맹이 여기에 해당되며, 동맹이 승인할 만한 일정한 자격이나 조건을 갖추지 않거나 회원의 이익을 해한다고 생각하는 경우에 그 가입이 인정되지 않는 동맹

#### 5) 해운동맹의 장단점

장 점	단 점
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해운동맹은 각 선주간의 운임율의 협정을 통하여 장기적으로 운임율과 운임 변동율 안정을 기하고, 운임의 안정을 통하여 생산 및 판매계약을 용이하게 수립할 수 있다</li> <li>2. 해운동맹에 가맹한 선박은 일정한 항로를 정기적으로 운항하는 정기선이므로 항해의 규칙성, 항해수, 항해일자 등 운송기간이 확정되어 있다</li> <li>3. 해운동맹은 항로의 안정성과 배선의 합리화로 인하여 안정적인 자본투자는 물론 안정하고 신속한 운송서비스 등 양질의 서비스를 제공한다</li> <li>4. 해운동맹은 모든 화주에게 균등한 운임을 적용함으로써 화주별 운임차별을 제거할 수 있다</li> <li>5. 해운동맹은 영세선사를 가입시킴으로써 영세선사를 구제할 수 있다</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 해운동맹은 독점적 성격을 가지고 있어 과대이윤의 추구, 서비스의 질적 저하, 클레임의 회피, 일방적인 운임의 변경 등 화주에게 불리한 조치를 취할 수 있다</li> <li>2. 해운동맹은 운임의 원가보다는 동맹의 정책적 사항에 따라 운임을 결정하므로 운임율이 불합리하게 책정될 수 있다</li> <li>3. 해운동맹은 계약 운임제 및 운임 환급제 등을 일방적으로 규정함으로써 타선사의 이용곤란 등 지나치게 화주를 구속하는 경향이 있다</li> <li>4. 해운동맹은 독점성을 남용함으로써 합리성이 결여.(시장변화에 비탄력적)</li> <li>5. 해운동맹은 기항지나 기항 수를 축소하려고 하기 때문에 화주들에게 불편을 야기시킨다</li> </ol>

## 6) 선박 국적과 편의치적

- ◆ **선박의 국적** : 선박은 선박의 국적으로서, 선박의 소유자와 승무원의 국적에 따라 결정된다. 우리나라는 소유권의 일부가 한국인에게 속하는 경우 한국적 선박으로 인정하고, 미국은 소유권의 전부가 자국민에게 속하고 승무원의 일정수가 자국민인 경우에만 미국적 선박으로 인정한다.
- ◆ **편의치적(Flag of Convenience)제도** : 선박소유기업이 조세를 비롯한 각종 혜택을 얻기위해 기업의 국적과 다른 국가에 선박을 등록하는 것을 말함.  
선주가 속한 국가의 엄격한 요구조건이나 의무부과를 피해 경쟁력을 확보하기 위하여 라이베리아, 파나마, 키프러스, 레바논, 온두라스 등의 조세도피국의 국적을 취득한 선박을 말하며, 조세도피국들은 명목상의 선박보유국일 뿐 저렴한 등록세와 재산세의 취득 이외에는 아무런 소득이 없다.
- ◆ **선주들의 편의치적을 선호하는 이유**
  - 1) 자국선원을 승선시키지 않아도 되는 선원공급원 선택의 자유에 따른 비용절감
  - 2) 운항에따른 세제상의 이점
  - 3) 금융상의 이점
  - 4) 운항상의 융통성 증가
  - 5) 운항 및 안전기준의 이행회피

## 7) 부정기선 시장과 선박중개인

- ◆ **부정기선시장** : 부정기선 시장은 해운동맹과 같은 국제적 카르텔조직은 없고 시장참여가 자유스런 경쟁시장이다. 부정기선의 시장은 세계의 철강생산량, 농산물의 수확량, 석유가격의 상승과 하락에 의한 대체 에너지원으로서 석탄 물동량의 영향 등 세계의 정치·경제상의 요인,기후나 계절적인 요인 등에 의한 해상물동량과 선박수급관계에 따라 끊임없이 변동되고 있다
- ◆ **선박중개인(Ship Broker)** : 송하주 및 수화주의 선주 또는 해상운송인과의 중간에서 선박과 화물의 취급, 운송 및 통상업무의 대리, 하역의 수배, 용선조치 및 계약, 용선대리업 등의 역할을 수행하는 사람을 선박중개인이라 함.
- ◆ **선박중개인의 종류**
  - **선주중개인(Owner's Broker)** : 선주가 선박을 용선해주는 용선계약을 맺는 과정에서 선주를 위해 행동하는 중개인
  - **용선중개인(Charter's Broker)** : 선주가 선박을 용선해주는 용선계약을 맺는 과정에서 화주를 위해 행동하는 중개인
  - **탱커중개인(Tanker Broker)** : 액체화물 및 선박을 전문적으로 취급하는 중개인
  - **케이블 중개인(Cable Broker)** : 대리하고 있는 용선자 및 선주들에게 화물량 및 선박일정에 관한 정보를 텔렉스로 통지하는 중개인

## 8) 부정기선 (용선) 운송계약

- ◆ **나용선계약(Bareboat Charter)** : 용선자(화주)가 선박만을 임대하여 장비, 선원 등의 인적, 물적 요소, 운항에 필요한 모든 비용을 부담하며 선박에 대한 실질적인 지배권을 획득하는 계약. (선주는 운송수단만 제공할)
- ◆ **정기용선계약(Time Charter)** : 일정기간 동안 선주가 용선자에게 모든 장비와 선원을 갖춘 선박을 대여하고 비용을 공동 부담하는 계약으로 선박의 일부 또는 전부를 일정기간만 임차하는 것. 용선료는 본선의 재화중량톤수로 매월 지급. 용선자: 변동비를 부담/ 선주: 선원비, 수선비, 감가상각비, 보험료-고정비부담
- ◆ **항해용선계약(Voyage Charter)** : 한 항구에서 다른 항구까지 항해에 한하여 체결되는 운송계약 (왕복항해는 아님)으로 선주가 모든 장비와 선원을 갖춘 선박을 대여하고 운항에 필요한 모든 비용을 부담한다. 항해용선계약은 실제적량과 관계없이 운임총액으로 계약하는 **선복용선계약**과 재화중량톤수(DWT), 일일 단위로 하루(24시간)빌리는 **일대 용선계약**으로 구분한다.



## 2. 정기선, 부정기선의 운임, 해상보험

### 1) 정기선 운임의 구분

#### - 지불시기에 의한 구분

- 선불( Freight Prepaid ) : 화물의 선적자. 즉 수출업자가 선적지에서 운임을 지불하는 것
- 후불( Freight Collect ) : 화물의 목적지 도착 후 수하인 또는 그 대리인이 운임을 지불하는 것

#### - 하역비 부담에 의한 구분 ( 선적-적하, 하역-양하 )

구분	내용	선주 부담				화주 부담				항비
Berth(Liner) Term	하역비	선적	0	하역	0	선적	x	하역	x	선주
F.I.O(Free In/Out)	하역비	선적	x	하역	x	선적	0	하역	0	선주
F.I (Free In)	하역비	선적	x	하역	0	선적	0	하역	x	선주
F.O (Free Out)	하역비	선적	0	하역	x	선적	x	하역	0	선주
Gross Term Charter	하역비	선적	0	하역	0					선주
Net Term Charter	하역비					선적	0	하역	0	화주

- 항비 부담: 부두사용료, 안벽사용료, 등대로 등

### 2) 정기선 운임의 구조

정기선 운임의 구조		개념
기본 운임(Basic Rate)		운임요율표에 열거된 품목별 운임을 말하며 중량 또는 용적 단위로 표시
할증료 (Surcharge)	유류할증료 (Bunker Adjustment Factor)	유가인상분에 대한 추가비용을 보전하기 위해 부과하는 할증료
	통화할증료 (Currency Adjustment Factor)	환율이치 변화에 의한 손실보전을 위해 부과하는 할증료
	혼잡할증료 (Congestion Surcharge)	항구에서 선박목주로 대기시간이 장기화될 경우 부과하는 할증료
추가 운임 (Additional Surcharge)	외항추가운임 (Out Port Arbitrary)	선박이 기항하는 항구(Base Port)이외의 지역항 화물에 적용하는 운임
	환적할증료 (Transhipment Charge)	환적으로 발생하는 추가비용을 보전하기 위해 부과하는 운임
	초과중량할증료 (Heavy Lift Charge)	단위당 중량이 초과하여 특별한 장비 사용시 발생하는 추가비용 보전을 위해 부과하는 운임
	장척할증료 (Long Length Charge)	단위당 길이가 길어 특별한 장비 사용시 발생하는 추가비용 보전을 위해 부과되는 운임
기타 (Others)	CFS Charge	LCL화물의 CFS내 작업에 소요되는 요금
	체선료(Demurrage)	무료장차기간(Free time)내에 화물을 CY에서 반출하지 않을 경우 부과하는 요금
	연체료(Detention Charge)	무료기간 내에 반출해간 컨테이너를 거장된 선박회사의 컨테이너 마드에 반출하지 않을 경우 부과하는 요금

### 3) 부정기선 운임의 종류

#### - 부정기선의 운임

- ◆ Spot 운임 : 계약 직후 아주 짧은 기간 내에 선적이 개시될 수 있는 상황에서 선박에 대해 지불하는 운임.
- ◆ 선물운임 : 용선계약으로부터 실제 적재시기까지 오랜 기간이 있는 조건의 운임으로 선주와 화주는 장래의 시황을 예측하여 당사에 있어서 가장 유리하다고 생각되는 운임을로서 합의에 도달할 경우 성약
- ◆ 연속항해운임 : 어떤 특정항로를 반복 연속하여 항해하는 경우에 약정된 연속 항해의 전부에 대하여 적용하는 운임.
- ◆ 장기계약운임 : 장기간에 걸쳐 반복되는 항해에 의하여 화물을 운송하는 계약의 경우 운임은 실질적으로 연속항해운임과 비슷하다

#### - 일체비용 부담조건

Gross Terms (Gross Charter)	항비, 검수비, 하역비 등 일체의 비용을 <b>선주가 부담</b>
Net Terms (Net charter)	항비, 검수비, 하역비 등 일체의 비용을 <b>화주가 부담</b>
Lumpsum charter	용선자가 총 운임 지급, 선주는 선복 제공

### 4) 해상보험의 정의

- ◆ 해상보험(Marine Insurance)은 해상보험은 항해에 관한 사고로 기인하여 발생하는 경제불안에 대비하기 위한 단체적, 경제적 준비의 한 형태로써 다수의 경제주체가 결합하여 확률계산에 의한 합리적인 각출을 부담하는 사회적 경제제도이다. 1779년 영국의 로이즈(Lloyd's) 총회 결정양식이 표준해상보험증권으로 채택함으로써 공식적으로 사용하기 시작함.
- 한국 상법 제693조에는 "해상보험 계약의 보험자는 항해에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상할 책임이 있다"고 해상보험의 정의는 아니나 손해보상의 책임을 명시하고 있다.
- 영국의 해상보험법정의 'A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine loss, that is to say, the loss incident to marine adventure'  
 "해상보험계약이란 보험자가 피보험자에 대해 그 계약에 의해 합의된 방법과 범위내에서 해상손해, 즉 해상사업에 수반되는 손해를 보상할 것을 약속하는 계약"이라고 정의.

## 5) 해상보험의 종류

- ◆ 보험사업은 공공성이 강하고 국민경제 전반에 미치는 영향이 대단히 크다. 해상보험은 손해보험의 일종으로서 당연히 우리나라 상법의 적용을 받아 해상보험을 운영하는 보험자는 보험업법과 그 시행령을 준수해야 한다.
- ① **적화보험** : 화물을 대상으로 하는 보험으로, 적화보험계약이 체결될 수 있는 보험목적물은 화물이다. 화물은 상품 그 자체를 말한다.
- ② **선박보험** : 선체 및 기관보험과 선박건조보험, 선박불가동 손실보험이 있다. 선체보험은 선박을 대상으로 하는 보험이며, 선체, 선박자재, 의장용구, 기관, 항해용구, 기타 비품 등을 포함한다.
  - 선박건조에 상당한 비용과 기간이 소요되어 해상과 육상에서 동시에 위험발생에 대한 제반 손해를 보상해 주는 보험을 말함.
  - 선박불가동 손실보험은 보험사고로 인하여 선박이 운항 하지 못 하게 되었을 경우, 선주나 선박운항관리자가 입게 되는 예상수익의 손해를 보상해 주는 보험으로 주로 침몰, 좌초, 충돌로 인한 보상
- ③ **운임보험** : 운임보험은 운임을 대상으로 하는 보험이며, 운임을 취득한자가 자가운임 보험계약을 체결. 선불지급은 하주, 도착 후 지불은 선주

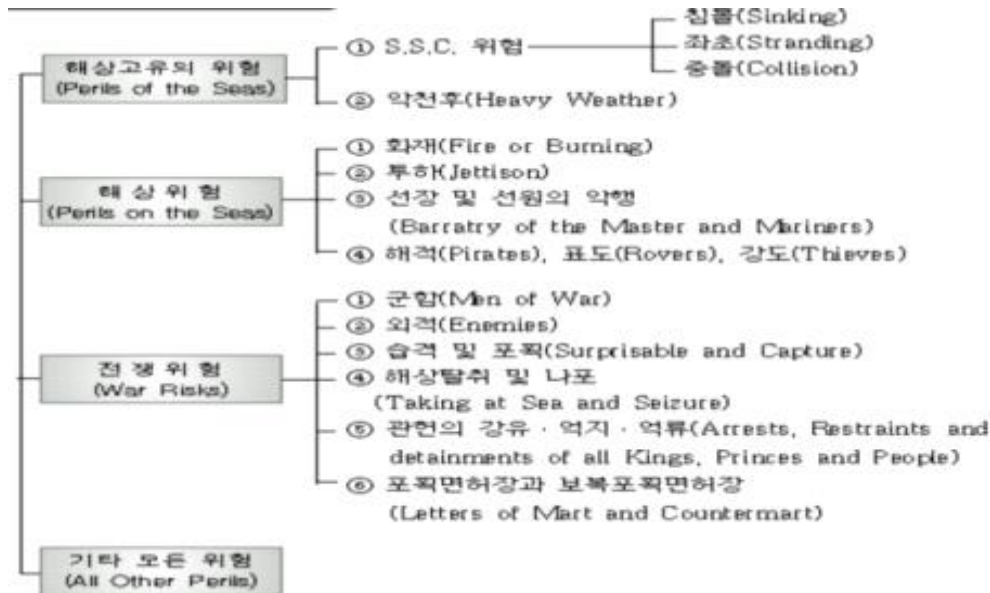
## 6) 보험자와 피보험 목적

- ◆ **보험자(insurer/assurer/underwriter)** : 보험자는 보험료를 받고 보험계약을 인수한 자로서 보험사고 발생시 그 손해를 보상할 의무를 지는 자로서 통상 보험회사를 말한다. 보험자는 보험계약을 인수하는 주체이며, 위험(risks)을 담보하고 담보위험으로 인해 사고가 발생하면 그 손해(loss or damage)를 보상하며, 또한 제3자에 대한 배상책임을 맡는 등 보험계약자를 대신하여 보상책임을 지는 일을 업으로 하는 개인 또는 회사를 통칭한다. 보험자는 손해를 보상해 줄 것을 약속한 대가로 보험료를 받으며 우리나라는 주식회사 형태의 보험회사(insurance company)이지만 영국은 로이즈(Lloyd's)와 같은 개인보험업자들이 있다.
- ◆ **보험계약자(policy holder)** : 보험계약의 당사자로서 보험자와 계약을 체결하고 보험료를 지급하기로 약속한 자로 무역거래에서는 수출자 또는 수입자가 된다.
- ◆ **피보험자(the insured/assured)** : 피보험자는 피보험이익(insurable interest)을 갖고 이 피보험목적물(insurable property)에 손해가 발생하면 보험자로부터 보상을 받는 자를 말한다. 보험계약자와 피보험자는 매매계약의 형태에 따라서 동일인이 될 수도 있다.
- ◆ **피보험목적(subject-matter insured)** : 위험발생의 객체로 보험의 대상을 의미하며, 해상보험에서는 화물이나 선박 및 운임 그 자체를 말하며 이에 따라 해상보험을 적화보험, 선박 보험 그리고 운임보험으로 분류한다.

### ◆ 보험가액과 보험금액

1. 보험가액: 피보험자가 입게되는 손해액의 최고한도액으로 재산의 실제가치 평가액
  2. 보험금액: 손해발생시 보험자가 부담하는 보상액의 최고한도액
- "보험금액과 보험가액 관계 도표"
- 전부보험: 보험금액 = 보험가액
  - 초과보험: 보험금액 > 보험가액
  - 일부보험: 보험금액 < 보험가액

## 7) 주요 해상위험



## 8) 해상고유의 위험과 해상위험

<p>◆ <b>해상고유의 위험(perils of the seas)</b> : 해상에서 우연히 발생하는 사고나 재해를 의미한다.</p> <p>① <b>침몰(sinking)</b>: 깊은 바다에 가라앉아 인양이 불가능한 경우를 沈沒(sinking)이라고 전손으로 인정되지만 인양이 가능한 잔물(submersion)은 본손처리되는 것</p> <p>② <b>좌초(stranding)</b>: 선박이 바다의 밑바닥이나 물체에 얽혀서 상당기간 자력으로 항해할 수 없는 상태</p> <p>- 좌초: 암초나 산호초와 같이 견고한 물체에 얽히는 경우.</p> <p>- 교사(膠沙, grounding): 갯벌, 모래바닥, 강바닥, 운하바닥과 같이 부드러운 물체에 얽히는 것.</p> <p>- 축조(觸礁, touch and go): 선박이 바다 밑의 물체에 얽혀 일시 경지했다가 항진하는 여력에 의해 함초에서 떨어져 다시 항해하는 경우. 축조는 해상고유의 위험으로서의 좌초가 아니라 충돌로 인정 ③ <b>충돌(collision)</b>: 선박이 물 이외의 타물체와의 충돌을 포함. 선박보험증권의 충돌손해 배상책임약관(Collision)에서 의미하는 충돌은 선박과 선박간의 충돌을 의미하지만 해상고유의 위험을 의미</p> <p>④ <b>악천후(heavy weather)</b>: 풍파의 비례적인 작용을 의미함. 풍파의 통상적인(ordinary) 작용은 해상고유의 위험에 해당되지 않지만 풍파의 비례적인 작용은 해상고유의 위험에 해당</p>	<p>◆ <b>해상위험(perils on the seas)</b></p> <p>① <b>화재(fire or burning)</b>: 화물의 자연발화는 보험목적물의 고유의 하자나 성질로 인한 화재이므로 보험자는 면책된다. 낙뢰나 선원의 과오, 과실로 인한 화재는 손해보상 된다.</p> <p>② <b>투하(jettison)</b>: 화물을 바다에 버리는 것을 뜻함. 주로 해난에 직면한 선박이 침몰위기에 처할 경우 선박을 가볍게 하기 위해 선장이 의도적으로 화물을 투하하게 됨.</p> <p>③ <b>선장 및 선원의 악행(barratry of the master and mariners)</b>: 선주나 용선자에게 손해를 줄 수 있는 선장 및 선원의 고의에 의한 모든 부경행위를 의미함. 부경행위는 선원의 사기, 태만, 태만, 부주의를 포함 하며 선주의 은밀한 자시(privy)에 의한 악행은 보험자 면책됨</p> <p>④ <b>해적(pirates)</b>: 공해에서 억탈, 탈취하는 자. ⑤ <b>표도(rovers)</b>: 해적의 동역어로 해상배회, 약탈자 포획 면허장을 갖지 않고 격국의 상선을 습격, 도둑질하는 행위</p> <p>⑥ <b>강도(thieves)</b>: 폭력을 수반한 도둑질(은밀한 절도행위는 포함되지 않음)</p>
---	---

## 9) 해상보험의 기재사항과 위부 및 대위권

- 해상보험의 기재사항
- 보험목적
- 보험사고의 성질
- 보험금액



- 보험료와 그 지급방법
  - 보험기간을 정할때는 그 시기와 종기
  - 무효와 실권의 자유
  - 보험계약자의 주소와 성명 또는 상호,
  - 보험계약의 연월일
  - 보험증권의 작성지와 작성 연월일
  - 선박을 보험에 붙인 경우에는 그 선박의 명칭, 국적과 종류 및  
    항해의 범위
  - 적하를 보험에 붙인 경우에는 선박의 명칭, 국적과 종류 선적항 양륙항 및  
    출하지 도착지를 정할 때는 그 지명
  - 보험가액을 정할때는 그 가액
- 
- **현실전손:** 선박이 침몰되어 인양이 불가능/완전난파되어 기능상실, 선박행  
    방불명 / 추정전손 : 현실전손인정, 용도사용不, 수리비용 큰 경우 전손이  
    아닌 손해는 모두 분손으로 간주함- 단독해손( 단독부담손해 ), 공동해손
  - **위부:** 추정전손이 인정될 수 있는 사유가 발생하였을 때 피보험자는 그 피  
    보험 목적물에 대해서 갖는 일체의 권리를 보험자에게 이전하고 대신 전  
    손에 해당되는 보험금을 청구할 수 있는데 이것을 위부라 함.
  - **대위권:** 보험자가 피보험자의 편의를 위해 보험금을 먼저 지불하고, 피보  
    험자의 위부에 의해서 보험자는 피보험자를 대신해서 피보험 이익에 관하  
    여 제3자에 대하여 피보험자의 권리를 이양 받아 취득하게 되며, 이렇게  
    취득한 권리를 대위권이라 하며, 피보험자가 발행한 대위권 양도서에 의하  
    여 보험금을 지급함으로써 그 효력이 발생한다.